EEN WEEKBLAD MET MICKEY EN KUIFJE



# PEP



Nr. 31 1 aug. 1964

35 ct. p.w. losse nrs. 45 ct. België 7 fr.

# HALLO, beste vrienden!

**Een Ka-7, een Duits zweefvliegtuig, waarmee in Nederland veel gevlogen wordt. Hier zie je het toestel zweven boven de bosrand van de Veluwe.**




DIT zijn de maanden om er 'ns fijn uit te vliegen. Dat kun je letterlijk nemen, maar vlieg er dan 'ns uit met een zweefvliegtuig. Dat kan echt; bekijk en lees maar de pagina's 15, 16 en 17. Daar staat hoe een vliegtuig zonder motor opstijgt en hoe het enorm hoog kan komen en geweldige afstanden kan afleggen. Er staat ook hoe **jij** die sport kunt beoefenen, want dat kun je. Maar zo weinig mensen weten iets van zweefvliegen, daarom zijn er ook (nog) niet zo heel veel zweefvliegers. Als je het eens gezien hebt en zeker als je het eens gedaan hebt, kom je er niet gemakkelijk van los!

Voor onze hoogvliegers deze week ook een artikel, op pagina 22 en 23, waar uitvoerig de Atlas-raket wordt besproken. Wist je dat het in het begin helemaal niet zo'n beste raket was? En dat de eerste lancering een uitgesproken mislukking werd? Toch is juist deze raket uitgekozen voor de steeds verder reikende stappen in de ruimte...

Laten we dat vooral niet vergeten: op pagina 25 kun je zien wie de meest geliefde stripfiguur is bij de PEP-lezers! Had jij je stembiljet ook zo ingevuld als daar staat? Had je het maar een beetje anders gedaan? Nou, als je geen prijs thuisgestuurd krijgt, wordt het in ieder geval toch 'n leuke verrassing, want die hadden wij iedereen beloofd.

## VOOR PIENTERE PEP PUZZELAARS

### HELE EN HALVE WOORDEN TE KOOP!

*Het lijkt wel of de man op de tekening een grote verzameling koopjes heeft aan te bieden, maar het zijn toch niet meer dan drie woorden. Ieder woord komt twee keer voor, één keer in zijn geheel en één keer als twee halve woorden. Is het je nog niet duidelijk? Een voorbeeld dan. We zouden een stuk papier kunnen tekenen en daarnaast een pa met een pier in zijn handen. Twee keer was het woord „papier" dan uitgebeeld, een keer in zijn geheel en één keer als twee halve woorden. Dat is nu met de drie woorden gebeurd die de man op de tekening te koop heeft. Zoek die drie woorden en schrijf ze op een briefkaart. Stuur die briefkaart vóór 6 augustus naar: Redactie Pep, Postbus 1444, A'dam. Schrijf in de linkerbovenhoek aan de adreszijde van de briefkaart: „Pep-prijsvraag nr. 31." Succes!*

**De oplossing van prijsvraag nr. 29: Het is alle dagen geen vetpot.**

### PRIJZEN

**1e prijs: een prachtig polshorloge; 2e prijs: een kleinbeeld camera; 3e prijs: een compleet tafeltennisspel; 4e prijs: een kruiswoorspel; 20 troostprijzen: een grote gekleurde speelbal.**

### DE WINNAARS VAN PRIJSVRAAG Nr. 24 ZIJN:

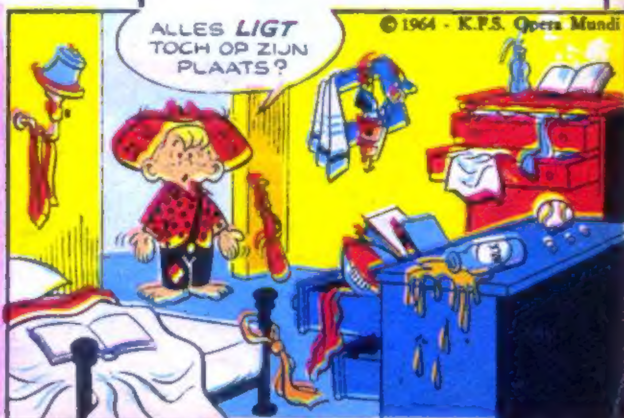
**1e prijs: Seb. Engels, Stevensstr. 7, Sas van Gent; 2e prijs: Jacqueline v. d. Wel, Nw. Tuinen 38, De Lier, Z.H.; Shaeila v. d. Stoep, De Wetering 20, Drachten; Reinier v. d. Pol, P. Berthierstr. 16, Grave.**

**De winnaars van een troostprijs krijgen deze rechtstreeks thuisgestuurd. Hun namen komen niet in PEP te staan.**









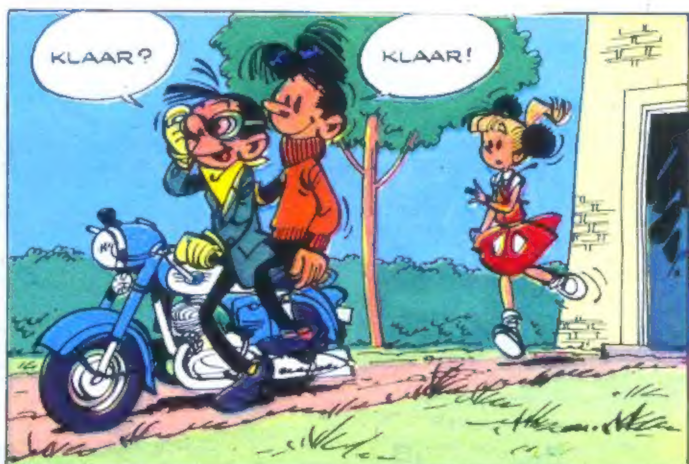


# Ton en Tineke



door Franquin

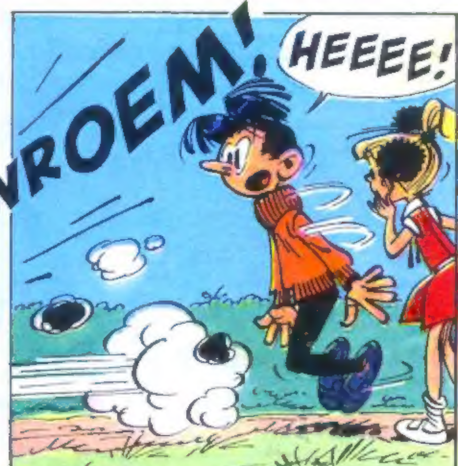








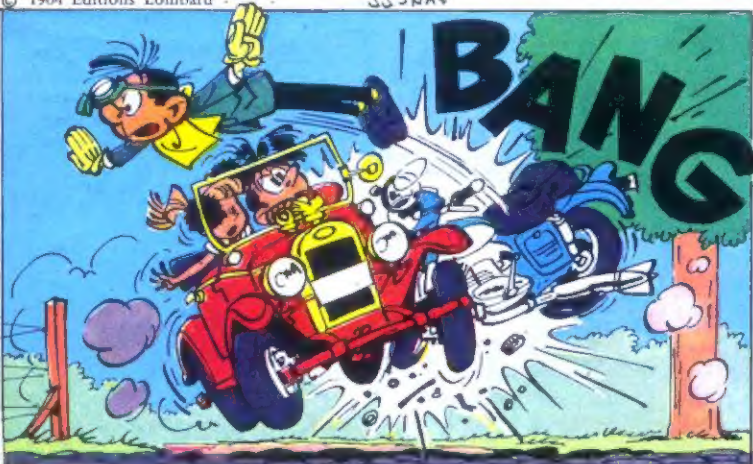











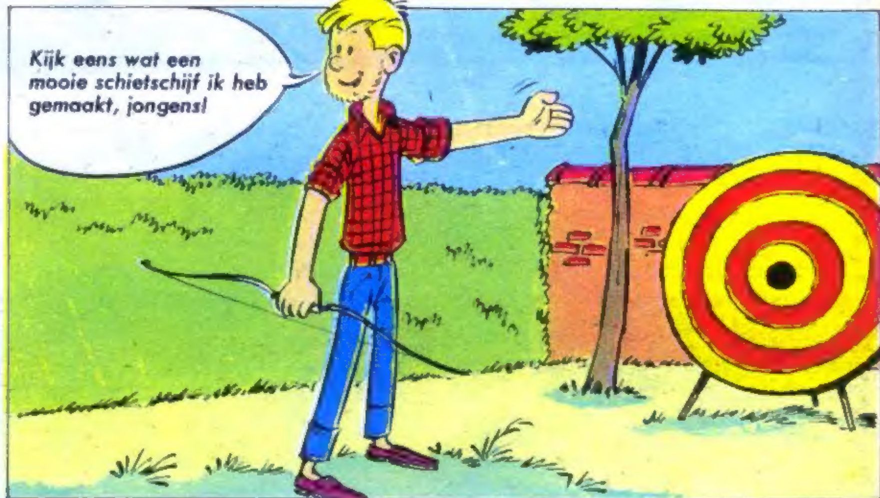






*Pep heeft Professor Bombast en diens neefjes Tim en Tam te logeren en hij heeft handen vol werk om die twee „lieverdjes" zoet te houden.*

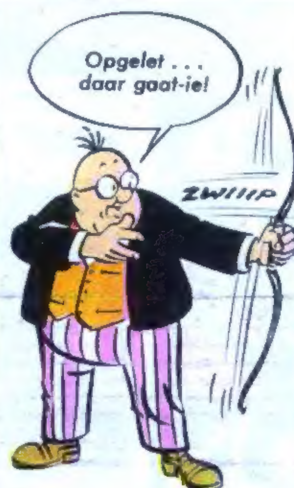
# Leve de vakantie !





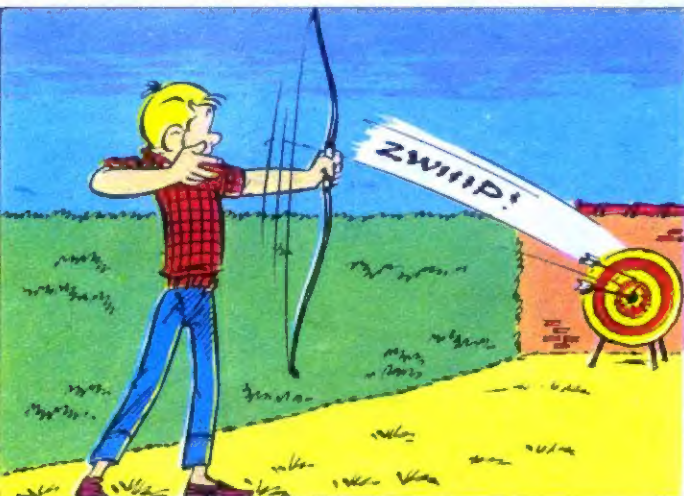


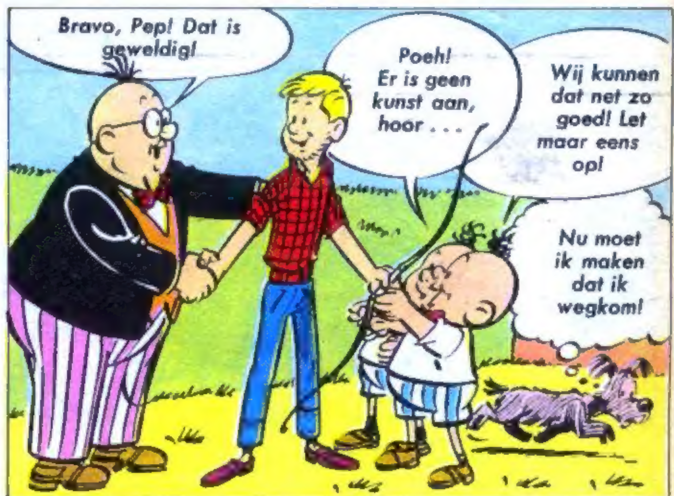
















. . . dat is daar, vlak bij de schietschijf!

Nou, wat heb ik jullie gezegd? Zit ik hier goed of niet?

ZWIIIP

MI-AU-OEOEOEOEOE!

Hahaha! Jullie zijn me een stel mooie schutters, hoor! Jullie kunnen beter een heel eind hier vandaan gaan oefenen!

Ja, echt boogschieten kunnen jullie beter aan ons overlaten!

Wat een vernedering!

Wij moeten, kost wat kost, betere boogschutters worden dan zij!

Oooh! Midden in de roos? Gefeliciteerd, professor! Dit was enorm!

Mij ook!

Bah! Die complimentjes die ze elkaar geven, gaan me vervelen!

Fantastisch, Pep! Drie keer achter elkaar midden in de roos!

Kom mee! Ik heb er nu genoeg van! Ik krijg opeens een idee, Tim!

. . . Nou? Wat zeg je daarvan? Daar kunnen ze nooit tegenop!

Hahaha! Hoe kom je erop! Kom mee, we gaan direct aan de slag!

Lieve oom Pep. . .

Mogen we weer?

Natuurlijk, jongens! Probeer het maar, hoor!



Zo, hier kunnen we voorlopig mee voort!

Met zo'n boog heb je veel meer kans een pijl in de roos te schieten!

?

?

ZWIIIP

ZWIIIP

ZWIIIP

ZWIIIP

# DAN COOPER

*Spionnen hebben de Kangoeroe in handen gekregen. Onderaan de romp van het toestel hangt de Boemerang, met in de cock-*















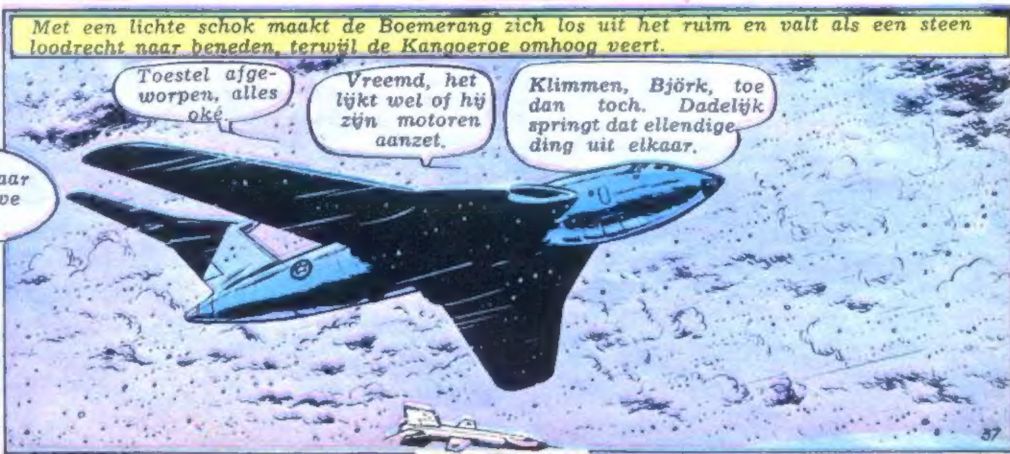






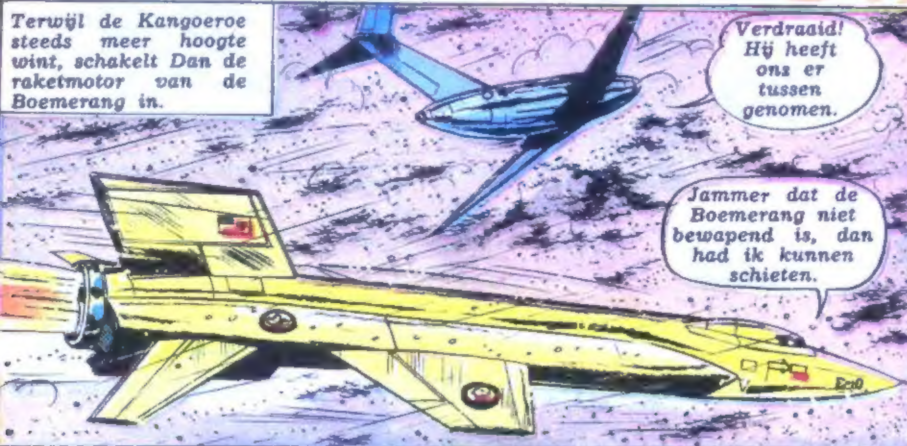






# HET WAAGSTUK

Dan Cooper, die dreigt de beide prototypen te zullen
vernietigen als de Boemerang niet wordt afgeworpen....





















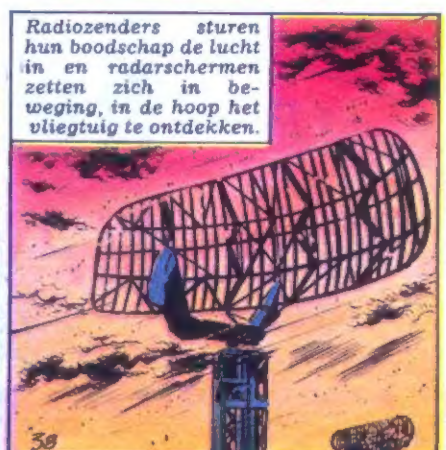






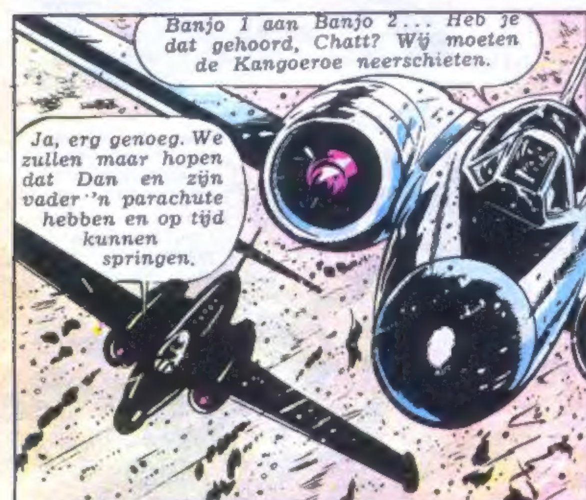


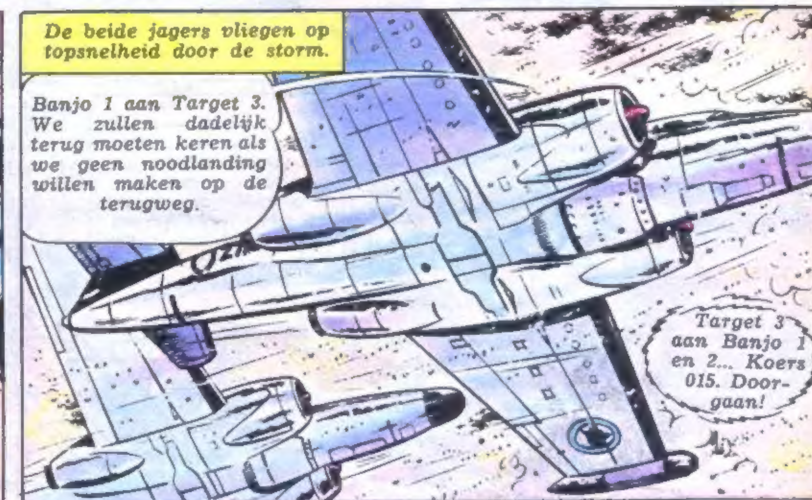





Er zijn erg veel storingen op het scherm door het Noorderlicht, sir, maar in H-4-FG 7 heb ik een lichtpuntje ontdekt. Hoogte 45.000 voet hoogte 097 . . .
Dat zal 'm wel zijn. Goed werk, Brent. We kunnen de Kangoeroe nog onderscheppen. Banjo 1 en 2 en Target zijn daar in de buurt.
Dat zijn net de begeleiders van de Kangoeroe...


Een paar seconden daarna...
Hallo Banjo 1 en 2, hallo! Wij hebben doelwit ontdekt. Neem koers 020 en stijg tot een hoogte van 45.000 voet. Nader bericht volgt.


Banjo 1 aan Banjo 2 . . . Heb je dat gehoord, Chatt? Wij moeten de Kangoeroe neerschieten.
Ja, erg genoeg. We zullen maar hopen dat Dan en zijn vader 'n parachute hebben en op tijd kunnen springen.


De beide jagers vliegen op topsnelheid door de storm.
Banjo 1 aan Target 3. We zullen dadelijk terug moeten keren als we geen noodlanding willen maken op de terugweg.
Target 3 aan Banjo 1 en 2... Koers 015. Doorgaan!


Wat? We hebben niet genoeg brandstof meer . . .
Ik heb zojuist contact opgenomen met 'n Amerikaans vliegtuig, dat jullie zal bijtanken. Op dit ogenblik vliegt het toestel over de Pool.


Ook Dan heeft met pech te kampen . . .
Ik zit 200 mijl van de kust en de naald van de benzinemeter staat op nul!


Ik kan nog een minuut doorvliegen . . . dan een tijdje zweven, maar de basis bereik ik niet meer . . . .
COOPER


Hallo. Mayday . . . Mayday(1) hier Boemerang, heb geen benzine meer, kan niet landen, ik verlaat het toestel. Positie . . .
COOP
(1) Noodsignaal, internationale code.


S.O.S. van kapitein Cooper, sir! Hij verlaat de Boemerang. Ik verstond het slecht.
Stuur er onmiddellijk mensen op af.


Nog een paar minuten en ik zal mijn schietstoel moeten gebruiken.
39



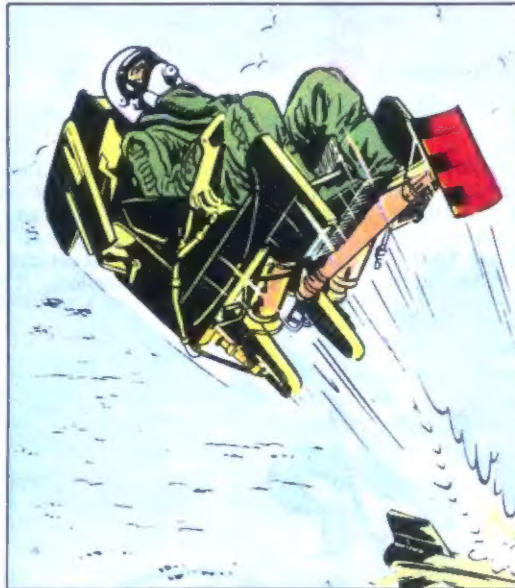
Terwijl Dan Cooper zijn zweefvlucht zo lang mogelijk rekt, volgen Lafleur en Louverture het bevel op. Zij zijn allang voorbij het punt waar ze normaal waren omgekeerd ....

Hallo, Chatt? Ik hoop dat die Amerikanen gauw komen, anders kan ik er beter direct uitspringen. Ik heb die benzine hard nodig!

Kop dicht, luister liever.

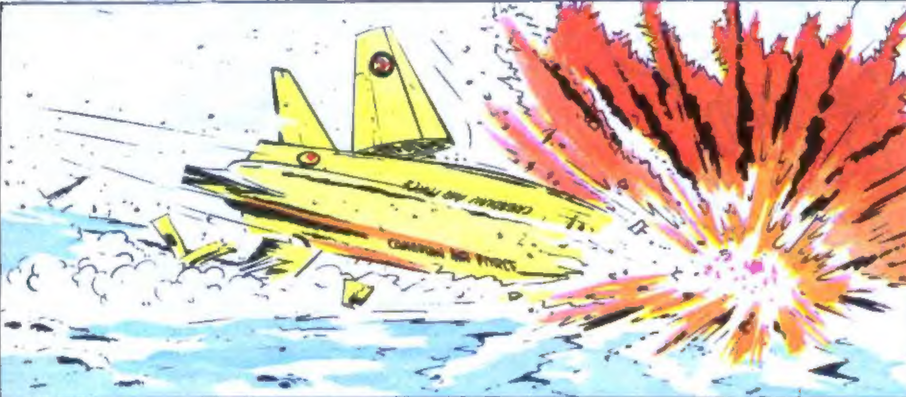
Hallo Banjo 1? Volg koers 012. U bent 60 mijl van uw doel verwijderd. Schakel de radar in en probeer de Kangoeroe te vinden. Over.









INTUSSEN

Hallo... Banjo 1? U bent 10 mijl van uw doel. Krr... Maar...

Ik kan geen boodschap duidelijk opvangen met die storingen.












# TOKIO KOMT

ER staat, in deze eerste dagen van augustus, van alles en nog wat op het programma, allemaal wedstrijden die dubbel belangrijk zijn omdat ze stuk voor stuk iets te maken hebben met het grootste sportevenement van dit jaar, de Olympische Spelen in Tokio. Neem bijvoorbeeld de nationale zwemkampioenschappen. Een zwemmer of zwemster die daarin faalt, heeft maanden en maanden voor niets 's ochtends om half zes naast z'n (haar) bed gestaan en voor niets een groot aantal kilometers gezwommen op een tijdstip dat andere mensen zich nog eens lekker omdraaiden. Voor hem of haar zal geen retourtje Tokio worden besteld. En bij de Europese roeikampioenschappen op de gemoderniseerde Bosbaan kan men ook al zo ongeveer aan de weet komen hoe de krachtsverhoudingen in ons werelddeel liggen, wat met het oog op de verdeling van Olympische medailles, straks in Japan, ook weer van betekenis kan zijn. „Tokio" is nu wel bijzonder dichtbij. Over acht weken zijn de eerste deelnemers, ook Nederlandse, al op weg naar de Japanse hoofdstad. Ze gaan zo vroeg om te **acclimatiseren:** aan de gewijzigde omstandigheden te wennen. Niet alleen het klimaat, hoor. Dat zou je misschien denken als je goed naar dat woord „acclimatiseren" hebt gekeken en natuurlijk komt dat er ook wel bij, maar het gaat om meer dingen. Weet je bijvoorbeeld dat iemand die zó ver naar het oosten reist (als onze sportmensen naar Japan), een behoorlijke nachtrust overslaat? Ik zal 't je uitleggen. Je weet dat Japan ook genoemd wordt: „Het land van de rijzende zon". Wij zeggen: de zon komt in het oosten op. Dat betekent, dat het bij ons nog nacht is wanneer de Japanners al achter hun ontbijt met een zacht gekookt eitje zitten. En dan duurt het nog uren voor wij de wekker horen aflopen, want de zon heeft die uren nodig om ons te bereiken. Terwijl wij nu onze tanden poetsen, zijn ze in Japan al vele uren aan 't werk. Daar is 't dus veel later dan bij ons. Wat gebeurt er nu wanneer we met een supersnel vliegtuig naar Tokio vliegen? Dan verliezen we tijd, dan komen we uren te kort.

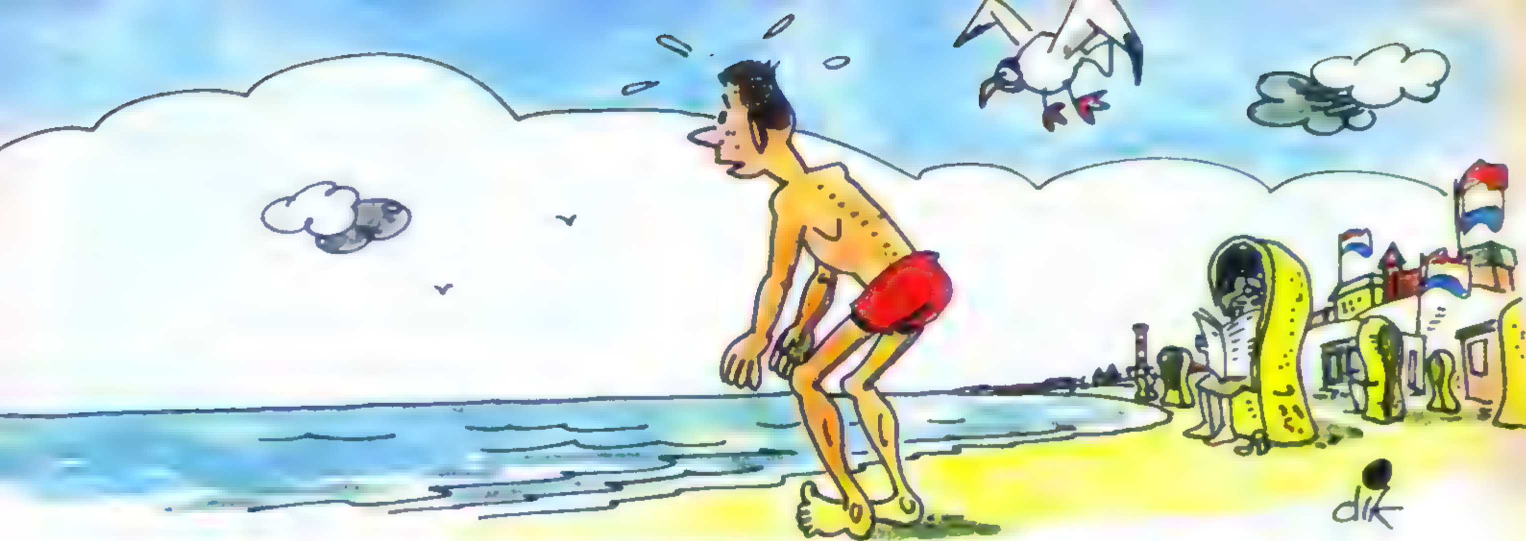
Klinkt gek, hè, maar 't is waar. Zeg dat je in twintig uur naar Japan vliegt. Je vertrekt van Schiphol om zes uur 's morgens, Nederlandse tijd. Je komt aan om twee uur in de ochtend van de volgende dag, maar dat is dan ook nog volgens onze klok, die evenwel in Japan acht uur **achterloopt.** 's Is daar immers later! Je arriveert dus om tien uur en in plaats van aan een bed, ben je, volgens de klok, aan een kop koffie toe. Je ziet, op zo'n manier loopt de hele boel in de war.

Om 't deftig te zeggen: het ritme is verstoord. De dingen (diverse maaltijden, rust, training, slaap) die je gewend was in Nederland op 'n bepaalde tijd te doen, moet je nu op andere tijdstippen doen en vóór je daar weer aan gewend bent, vóór je je weer kiplekker voelt, zijn er dágen voorbij. Men schat zo tussen de zeven en tien dagen, maar voor sommige atleten, of liever sportmensen, kunnen er wel 14 dagen mee gemoeid zijn. Daarom gaan de niet-Japanse sportlui zo vroeg naar Tokio. En dan heb je al begrepen dat het niet alleen om aanpassing aan vreemde klimatologische omstandigheden gaat. Misschien kun je op school 'ns aan je leraar vragen iets over die tijdsverschillen in de wereld te vertellen. Hij zal, veel beter dan ik, kunnen vertellen hoe dat precies in elkaar zit.

Ik zal, gedurende de komende weken, het een en ander over de Olympische Spelen vertellen. Je weet dat ze in 1896 in Athene begonnen, dat ze in 1928 te Amsterdam gehouden werden en dat Rome de stad was die het laatst een Olympisch gezelschap (voor de zomerspelen) ontving. Op deze pagina's vinden jullie ook een lijst van de Olympische atletiekrecords, records, waarvan een groot legendarisch kampioen als de Fin Nurmi niet terugheeft. Bewaar die lijst, dan weet je in oktober hoe de zaken er voorstaan.

Andere records volgen nog. Op 10 augustus al begint de Olympische fakkel zijn reis naar Japan. Dat betekent dat de Spelen naderen en ik wil, vóór ze beginnen, jullie nog een heleboel vertellen over wat zich, sedert 1896, in de grote Olympische Stadions heeft afgespeeld!






# DICHTERBIJ!

### HEREN

| | | |
|---|---|---|
| 100 m | Hary (Duitsland) | 10,2 sec. |
| | Sime (V.S.) | 10,2 ,, |
| 200 m | Berruti (Italië) | 20,5 ,, |
| 400 m | Davis (V.S.) | 44,9 ,, |
| | Kaufmann (Dtsl.) | 44,9 ,, |
| 800 m | Snell (N.-Zeeland | 1 min. 46,3 sec. |
| 1500 m | Elliott (Austr.) | 3 ,, 35,6 ,, |
| 5000 m | Kutz (Sowj. Unie) | 13 ,, 39,6 ,, |
| 10 000 m | Bolotnikov (Sowj.Unie) | 28 ,, 32,2 ,, |
| Marathon | Bikila (Ethiopië) | 2 uur 15 ,, 16,2 ,, |
| 110 m horden | Calhoun (V.S.) | 13,5 ,, |
| 400 m ,, | Davis (V.S.) | 49,3 ,, |
| 3000 m steeple | Krzyskoviak (Polen) | 8 ,, 34,2 ,, |
| 4 x 100 m | Duitsland | 39,5 ,, |
| 4 x 400 m | V.S. | 3 ,, 2,2 ,, |
| hoogspringen | Shawlakadze (Sowj. Unie) | 2,16 m |
| verspringen | Boston (V.S.) | 8,12 m |
| hinkstapsprong | Schmidt (Polen) | 16,81 m |
| polshoog | Bragg (V.S.) | 4,70 m |
| kogelstoten | Nieder (V.S.) | 19,68 m |
| discuswerpen | Oerter (V.S.) | 59,18 m |
| speerwerpen | Danielsen (Noorw.) | 85,71 m |
| kogelslingeren | Rudenkow (Sowj. Unie) | 67,10 m |
| tienkamp | Johnson (V.S.) | 8392 pnt. |

### DAMES

| | | |
|---|---|---|
| 100 m | Rudolph (V.S.) | 11,3 sec |
| 200 m | Jackson (Austr.) | 23,4 ,, |
| | Cuthbert (Austr.) | 23,4 ,, |
| 800 m | Schewzowa (Sowj. Unie) | 2 min. 4,3 ,, |
| 4 x 100 m | V.S. | 44,5 ,, |
| 80 m horden | Strickland ,(Austr.) | 10,7 ,, |
| hoogspringen | Balasz (Roemenië) | 1,85 m |
| verspringen | Krepkina (Sowj. Unie) | 6,37 m |
| discuswerpen | Ponomarewa (Sowj. Unie | 55,10 m |
| kogelstoten | Press (Sowj. Unie) | 17,32 m |
| speerwerpen | Osolina (Sowj. Unie) | 55,98 m |

..ONZE KLOKKEN LOPEN ACHTER IN JAPAN...

dik

# ZORRO

EEN BENDE ROVERS ZIET KANS GARCIA EN ZIJN LANCIERS OP TE SLUITEN EN DWINGT DE BEWONERS AL HUN GELD AF TE GEVEN. DON DIEGO SLAAGT ERIN DE SLEUTEL VAN DE GEVANGENIS AAN DE HOOFDMAN TE ONTFUTSELEN EN TROONT TWEE VAN DE ROVERS MEE NAAR EEN AFGELEGEN HACIENDA WAAR EEN SCHAT VERBORGEN ZOU LIGGEN. ALS ZORRO OVERWELDIGT HIJ DE TWEE MANNEN EN LAAT HEN DOOR BERNARDO NAAR EEN HUT BRENGEN...

ZO... BERNARDO WEET WAT HEM TE DOEN STAAT. EN NU MAAR AFWACHTEN.

DON DIEGO BLIJFT ACHTER IN DE HACIENDA EN ONTDOET ZICH VAN ZIJN VERMOMMING...

INMIDDELS, OP DE PLAZA...

NOG ZES MAN, DAN KUNNEN WE EINDELIJK VERDER...

WAAR BLIJVEN DIE TWEE NOU? ZE HADDEN AL LANG TERUG KUNNEN ZIJN!

HAAL DE PAKPAARDEN EN DOE HET GELD IN DE ZAKKEN!

SCHIET OP! TWEE MAN ZIJN ZOEK EN IK VERTROUW HET NIETS!

NAGESTAARD DOOR DE UITGEPLUNDERDE BEVOLKING TREKT DE HORDE WEG...

ALS DE BENDE LANGS DE HACIENDA KOMT LIGT DAAR DON DIEGO...

ZIE JE WEL! ER IS WAT GEBEURD! HAAL WATER!

ZO, DAAR ZAL JE VAN OPKNAPPEN!

VERTEL EENS GAUW, WAAR ZIJN DIE TWEE HELPERS VAN ME?

EH... WAT? WAAR BEN IK?


KIJK NIET ZO STOM, MAN! VERTEL OP, WAT IS ER GEBEURD?
EH... TWEE MANNEN ZIJN ER VANDOOR GEGAAN MET DE SCHAT...


KIJK, HIER LAG DE KIST MET HET GELD VAN DE VREK...
EN? GA VERDER.


TOEN ZE DE KIST GEVONDEN HAD-DEN SLOEGEN ZE ME OPEENS NEER EN...
WELKE KANT ZIJN ZE OP GEGAAN?


TJA... IK HOORDE ZE ZEGGEN DAT ...WAT WAS 'T OOK WEER?

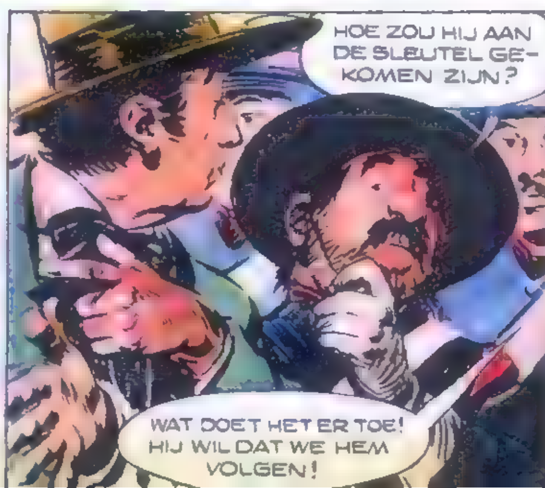

O JA! EEN VAN HEN ZEI DAT HIJ EEN OUDE, VERLA-TEN HUT WIST...
DAAR HEB IK WAT AAN! ER ZIJN ZOVEEL OUDE VERLA-TEN HUTTEN!


MAAR HIER IN DE BUURT IS ER MAAR EEN!


INTUSSEN...
DAAR KOMT BERNARDO! NOU, DAAR SCHIETEN WE NIET VEEL MEE OP!


HIJ HEEFT DE SLEUTEL! HOE KOMT-IE DAAR AAN?
MAAR DAARIN VERGIST GARCIA ZICH.


BERNARDO! AMICO MIO! JE BENT GEWELDIG!


HOE ZOU HIJ AAN DE SLEUTEL GE-KOMEN ZIJN?
WAT DOET HET ER TOE! HIJ WIL DAT WE HEM VOLGEN!


JA, VOORUIT! AL-LEMAAL MET BERNARDO MEE!


MET BERNARDO ALS GIDS DAVERT DE TROEP DE PUEBLO UIT....
...EN INTUSSEN WIJST DON DIEGO DE BENDELEIDER WAAR HIJ DE OUDE HUT KAN VINDEN...




BEDANKT! JIJ KRIJGT JE PORTIE NOG WEL - MISSCHIEN!


EN JIJ KRIJGT JE PORTIE **ZEKER**. EN **EERDER** DAN JE LIEF IS!


DE BENDE HEEFT DE HUT BEREIKT


DE ROVERHOOFDMAN OPENT DE DEUR EN...
VERDRAAID! DAAR ZIJN ZE! MAAR **GEBOEID** EN **GEKNEVELD!** HOE KAN DAT?


HAAL EERST DIE LAPPEN VAN HUN MOND, DAN KOMEN WE WAT TE WETEN!


DAAR IS DE HUT! TEN AANVAL! VOLG MIJ!
INMIDDELS ZIJN GARCIA EN ZIJN LANCIERS GEARRIVEERD...




IN DE DEUROPENING ONTMOETEN DE TWEE LEIDERS ELKAAR, EN NIET ZACHTJES..


HM, WAT HET ZWAARST IS MOET HET ZWAARST WEGEN! EN DAT BEN IK - HIHI!


ZIEZO. DE BENDE IS GEVANGEN EN HET GELD IS TERUG. MAAR HOE IK 'T VOOR ELKAAR GEBOKST HEB IS MIJ EEN RAADSEL!

# ZWEVEND OP RANKE VLEUGELS!

**De wind floot langs de kabel toen de lier het zweefvliegtuig hoog de lucht introk. Haast steil op zijn staart stond het toestel afgetekend tegen de blauwe lucht, waarin zich hier en daar een wolkje probeerde te vormen. Toen de kabel was losgekoppeld en aan een valschermpje omlaag zakte, gleed het zweefvliegtuig naar die beginnende wolkjes toe, terwijl de slanke, lange vleugels als twee armen de lucht aftastten op zoek naar de zo nodige thermiek . . . . .**

THERMIEK, het is een woord dat je alleen in het wereldje van de zweefvliegers tegenkomt. Wat is het eigenlijk? Misschien heb je wel 'ns gezien hoe op een warme dag opeens en schijnbaar zonder enige oorzaak een papiertje of wat dorre bladeren opdwarrelden. Daar, op die plaats en op dat moment, werd een thermiekbel geboren. Er zijn plekken op de aarde, zandvlakten en heidevelden, die meer warmte opnemen dan bijvoorbeeld bossen en meren. Boven zo'n zandvlakte, die tussen bossen of meren ligt, wordt de lucht dus warmer dan die van de omgeving. Deze warme lucht zet uit, is lichter en gaat dus stijgen, waarbij soms een papiertje of wat dorre bladeren mee omhoog gezogen worden. Natuurlijk gaat dat niet steeds door. Koude lucht uit de omgeving komt toestromen om de plaats van de opstijgende lucht boven de zandvlakte in te nemen. Van die warme lucht moet de zweefvlieger het hebben. Als hij in zo'n luchtkolom terecht komt (een thermiekbel noemen ze dat), wordt zijn zweefvliegtuig mee omhoog gezogen tot de bel in de omringende lucht oplost. Maar in die tijd kan hij honderden meters hoogte gewonnen hebben. Misschien heb je wel 'ns zo'n toestel kringetjes zien draaien die steeds kleiner werden. De vlieger heeft dan gemerkt dat hij in een thermiekbel zit. Midden in zo'n bel is de stijgkracht het grootst en hij probeert dus zo dicht mogelijk bij dat midden te blijven. Zonder een zuchtje wind en een greintje techniek kan een zweefvliegtuig dat omhoog getrokken is, wel een tijdje in de lucht blijven, maar elke seconde komt hij iets lager en dat verlies aan hoogte is op geen enkele manier goed te maken. Als hij op duizend meter zit, kan hij zwevend een afstand afleggen van ongeveer 25 kilometer, maar dan is het ook op. Weet hij na een kilometer of vijftien in een nieuwe thermiekbel te kruipen, dan kan hij daar weer stijgen tot duizend of misschien meer meter en dan weer in een lange, zweefvlucht een enorme afstand afleggen. Een tekening van zo'n vlucht zou er als volgt uitzien: eerst een vrij steile lijn omhoog (het optrekken door lier, auto of vliegtuig), dan een soort kurketrekkerslijn, ook omhoog (het cirkelen in een thermiekbel), dan een lange, iets dalende lijn (de zweefvlucht naar een volgende thermiekbel of — als er geen thermiek te vinden is — terug naar de basis). Het wereldrecord afstandsvliegen staat op naam van een Amerikaan met een afstand van ruim 860 kilometer... en dat is toch wel wat zonder motor!





**Boven: Misschien heb je ze wel'ns op de weg gezien: de aanhangwagens waarop de zweefvliegtuigen vervoerd worden. Onder: Tot vlak voor de start wordt er gepoetst om de huid zo glad mogelijk te krijgen!**



**Links: Een jeep brengt de vier lierkabels naar de plaats vanwaar gestart wordt.**

Zweefvliegen is een prachtige sport, waarin ook het wedstrijdelement niet hoeft te ontbreken. Eens in de twee jaar worden de wereldkampioenschappen gehouden, vorig jaar was dat in Argentinië, volgend jaar zal dat zijn in Engeland. In de jaren daartussendoor, zoals dit jaar, houdt elk land zijn nationale zweefvliegkampioenschappen. De vliegers krijgen elke dag dat er gevlogen kan worden, een opdracht. Het kan zijn dat zij er op uitgestuurd worden om een zo groot mogelijke afstand af te leggen; het kan een koersvlucht zijn langs een rechte of gebroken lijn, waarbij niet alleen de afgelegde afstand telt, maar ook de afstand die zij van de bepaalde lijn zijn afgeweken; het kan een race zijn naar een vastgesteld doel, of een race naar een doel en dan weer terug naar de plaats waar gestart werd; het kan ook een driehoeksvlucht zijn, van de basis naar twee vastgestelde plaatsen en terug.

Maar dit allemaal is een onderwerp apart waar wij het nog wel 'ns over zullen hebben.

Om te mogen zweefvliegen moet je een brevet halen, anders kom je niet alleen de lucht in. Maar zo'n brevet kun je halen door op het zweefvliegcentrum Terlet bij Arnhem een opleiding te volgen of door lid te worden van een van de zweefclubs in ons land en tijdens weekends of zomerkampen de opleiding te volgen. Je moet daarvoor minstens veertien jaar zijn en gezond: dat zijn zo ongeveer de enige eisen. En als je niet steeds bij het veld wilt blijven rondhangen, maar er 'ns fijn op uit gaat en wel ziet waar je terecht komt, moet je in het bezit zijn van een zweefvliegbewijs. De eisen daarvoor zijn ook al niet te hoog: zestien jaar oud dien je te zijn en je moet tenminste 20 solovluchten met een gezamenlijke duur van minstens drie uur gemaakt hebben. Een theoretisch examen hoort er ook bij, maar daar is heus wel doorheen te komen.

Het zweefvliegen is echt niet duurder dan zoveel andere sporten. De contributie van een club ligt meestal tussen de drie en tien gulden per maand, terwijl je daarnaast startgeld moet betalen voor elke vlucht; dat kan een rijksdaalder zijn, maar ook twee kwartjes. Bij clubs met een contributie van meer dan tachtig gulden per jaar zijn






de starts vaak gratis. Voor scholieren, jongens van 15 tot 18 jaar, is een maximumcontributie vastgesteld van zestig gulden per jaar, iets meer dan een gulden per week. Je begint in een tweezitter met instructeur, die je er na zo'n dertig vluchten alleen op uitstuurt, waarmee je bent opgenomen in het kleine, sportieve wereldje van de zweefvliegers.
O ja, je hoeft echt niet zelf een toestel te kopen. De meeste toestellen in ons land zijn eigendom van de K.N.V.v.L., de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, en worden aan de clubs beschikbaar gesteld.

Dan de brvetten. Het allereerste, brevet A, is sinds jaren niet meer uitgereikt, omdat de eisen daarvoor wel heel erg laag zijn: een vlucht van 30 seconden in een van te voren aangegeven richting. Voor het B-brevet moet je vijf vluchten hebben gemaakt, elk van minstens 60 seconden, waarbij je tijdens elke vlucht tenminste één volledige cirkel moet hebben gedraaid. Voor het C-brevet moet je een vlucht van minstens

**Boven: Een kijkje in de cockpit van een Skylark 3, waarin onder andere een kunstmatige horizon (bovenaan in het midden) en daaronder een stijg- en daalsnelheidsmeter zitten.**

**Rechts: Op de voorgrond wordt een Skylark in elkaar gezet. Daarachter zie je een Sagitta, een prachtig zweefvliegtuig, dat in Nederland ontworpen en gebouwd is.**






vijf minuten in stijgwind maken. Dit zijn de nationale brevetten, maar je hebt ook internationale. Het zilveren prestatiebrevet (brevet D) vereist een vlucht van tenminste vijf uur, een afstand van tenminste vijftig kilometer en een hoogtewinst van tenminste 1000 meter. Om dit brevet en de twee volgende te kunnen halen, moet je in het bezit zijn van een zweefvliegbewijs.

Voor het gouden prestatiebrevet (brevet E) is de afstand 300 kilometer en de hoogte winst 3000 meter geworden; voor het gouden prestatiebrevet met diamanten (brevet F) zijn de eisen: een vlucht van tenminste 500 kilometer, een vlucht met van tevoren opgegeven doel van tenminste 300 kilometer en een hoogtewinst van tenminste — schrik niet — 5000 meter.

Er zijn niet zo heel veel mensen die dit eindpunt halen, maar al blijf je steken met een B- of C-brevet: je kunt dan tenminste de lucht in en genieten van deze werkelijk prachtige sport!

Er is nog heel veel meer over het zweefvliegen en zweefvliegtuigen te vertellen: over de verschillende manieren waarop men een toestel de lucht inbrengt: met een auto, een lier, achter een motorvliegtuigje; over de vluchten, vooral de overlandvluchten; over de clubs; over de wedstrijden, maar daar komen wij nog wel 'ns op terug. Mocht je belangstelling hebben voor de zweefvliegsport, schrijf dan 'ns een briefje aan de K.N.V.v.L., afdeling Zweefvliegen, Jozef Israëlsplein 8, Den Haag.

Daar kunnen zij je meteen vertellen of er eigenlijk bij jou in de buurt een club is en hoe je daar lid van kunt worden.

Veel succes!



Boven: Een Ka 7 cirkelt in een thermiekbel om hoogte te winnen. Dit is een van de tweezitters waarop het zweefvliegen geleerd kan worden.



Onder: Wordt het wat? Begint zich daar een wolkje te vormen en moet het er dus „spuiten" van thermiek" starten . . . of toch liever nog maar wachten?



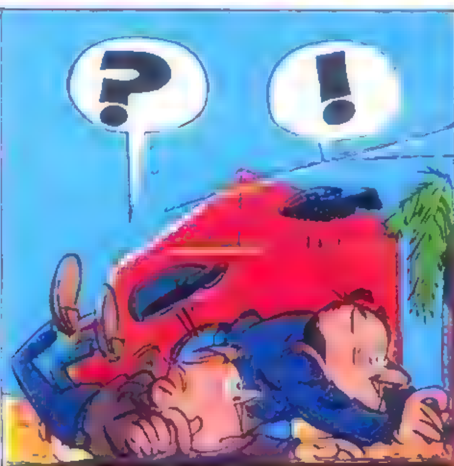
Rond de startplaats worden de zweefvliegtuigen in elkaar gezet. Op de achtergrond de gebouwen van Terlet.

# SPAGHETTI ZOEKT

Prosjoetto! Wat ga je nu doen? Pas op, het is geen speelgoed! Dadelijk gaat-ie nog af . . .

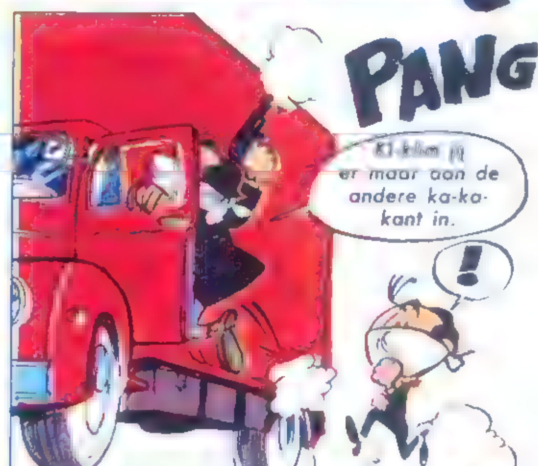
Dat is nu net de be-be-bedoeling, h-h-hou je vast!



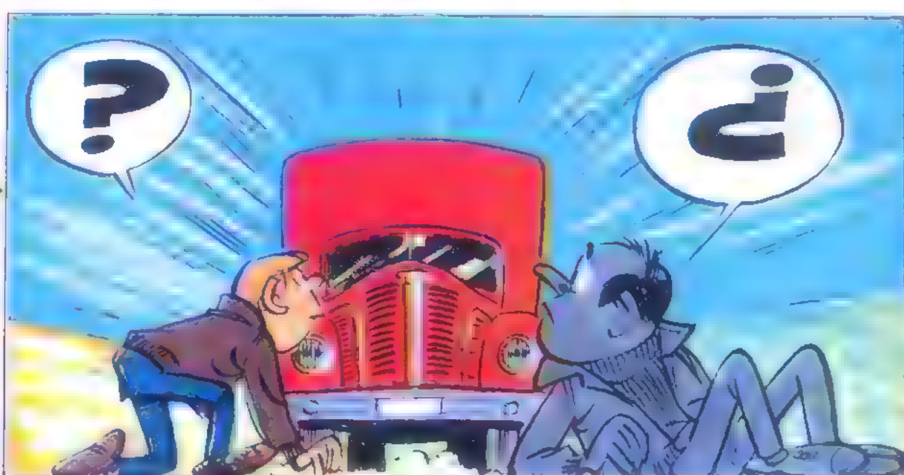


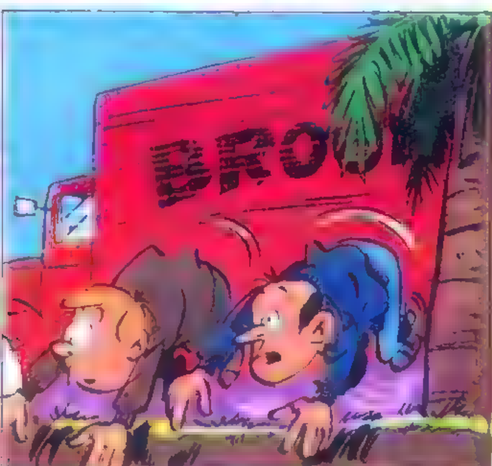




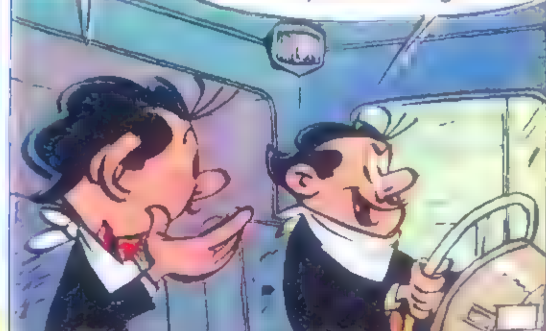








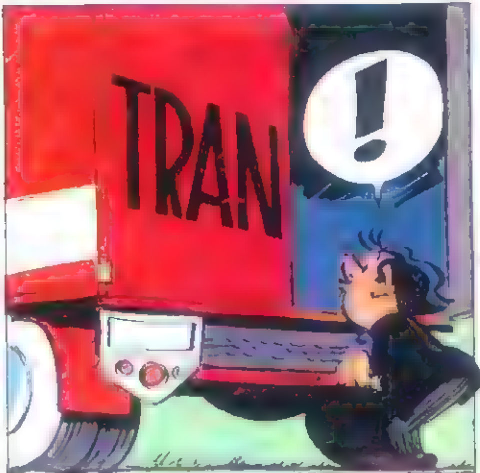
# EEN BAANTJE

*Met opoffering van de sportwagen van Ossobouco weet Prosjoetto de vrachtwagen tot stilstand te bewegen, waarin de verdwenen schilderijen van zijn baas moeten zitten. Prosjoetto wacht de chauffeurs op*

Een tijdje later . . .

Z z zo, daar z-z-zijn we weer. Ma-ma-maak jij het hek even open, de st-st-stroom is afgesl-sl sloten

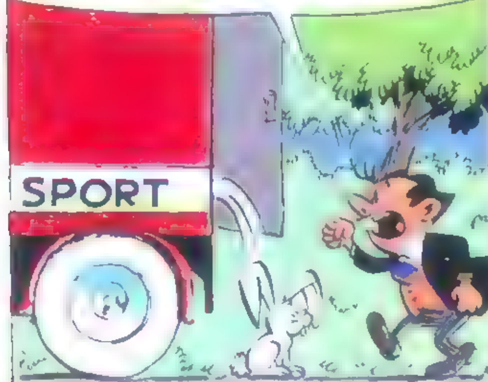
Je moe-moet me even helpen de schilde-de-derijen weer op te hangen hoor Spagh-Spagh-Spaghetti.









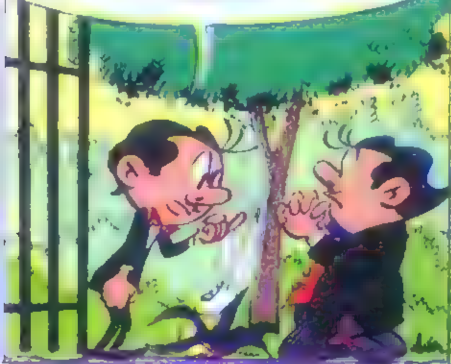



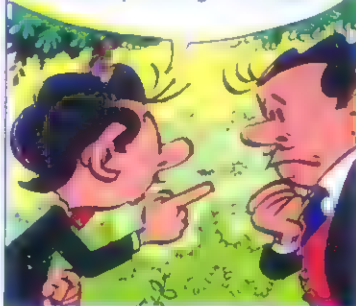






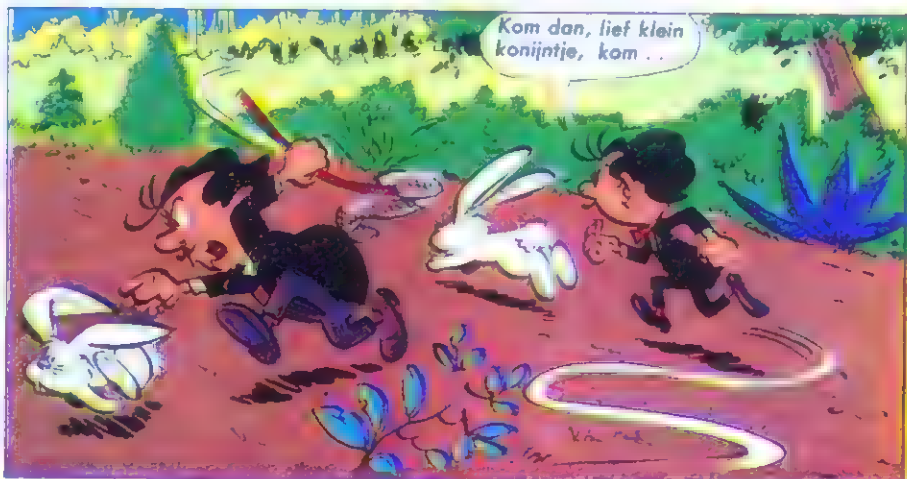




Goed, ik zal je nog één keer helpen, maar dan moet je ook precies doen wat ik je zeg, anders is het afgelopen. En dat méén ik!


We rijden de vrachtwagen eerst terug naar de weg en laten hem daar staan. Daarna vragen we de politie of die ons wil helpen de gestolen schilderijen terug te vinden


MAAR MIJN BA-BAANTJE!
Zeur niet! Je kunt beter je baantje verliezen dan de gevangenis indraaien voor wat olieverf! Vooruit!


We moeten eerst proberen alle konijnen te vangen en in de vrachtwagen te stoppen

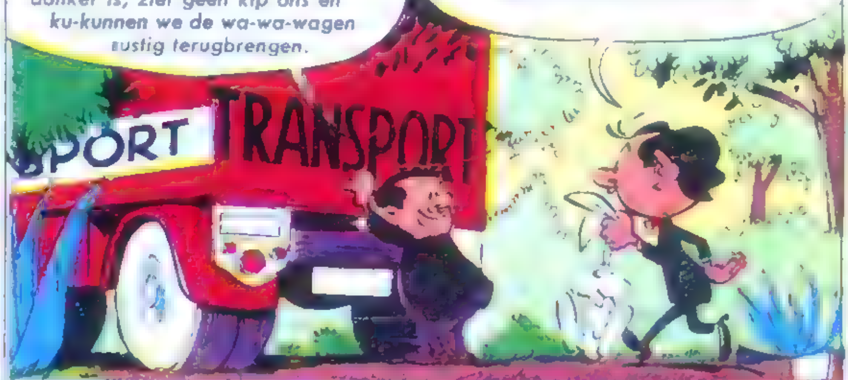

Kom dan, lief klein konijntje, kom . .


Kom hier jij! Ellendig beest, ik zàl je als ik je te pakken heb! Hierrrr!


!
Kijk eens, ik heb hem.


Maar, wacht 'ns . . . jouw gezicht komt me bekend voor . . . Jij bent een van de autodieven!
!


Ik ben blij dat je je leven gebeterd hebt en nu een eerzaam leven leidt als konijnenfokker. Zo zie je maar weer, ééns een dief is niet altijd een dief . . . Alsjeblieft, daar is je konijn.


Bijna alle ko-ko-konijnen zitten weer in hun hok. Als w-w-we nu wachten tot van-van-vanavond als het do-do-donker is, ziet geen kip ons en ku-kunnen we de wa-wa-wagen rustig terugbrengen.
Zeg, laten we de vrachtwagen schilderen, een andere kleur geven, dan herkent zéker niemand ons
SPORT
TRANSPORT

Was dit de enige kleur die je kon vinden? Ik hou niet van zwart, zwart is zo zwart.

Da da dat hindert to to toch niet? Een zw zw zwarte auto staat duur en boven dien z zie je s n s nachts de kleur niet

Zou zou-zouden we de ko ko konijnen óók een v v verfje geven? Z ze hebben zo n op opvallende kleur en w w wit is zo w w-w!

Doe niet zo lollig. Stap in!

Ik hoop dat de politie ons niet op de hielen zit, dat zou minder prettig zijn.

Wel wel-welnee, ze herken kennen de vrachtwagen toch zeker n n niet!

KIJK EENS, EEN RADIO!

La la laten we een le le lekker Na Na Napolitaans muziekje op opzetten! Ge-gezellig!

heeft extra hulp inge schakeld om een vrachtwagen met witte konijnen op te sporen, die door een stel bandieten werd gestolen. Op de plaats van de misdaad hebben ze het wrak van een sportauto achtergelaten . .

NOU, WAT ZEG JE DAARVAN, SLIMMERIK?

Ha ha had dan ook na na naar mij geluisterd, dan ha ha hadden we de konijnen ook over geschilderd!

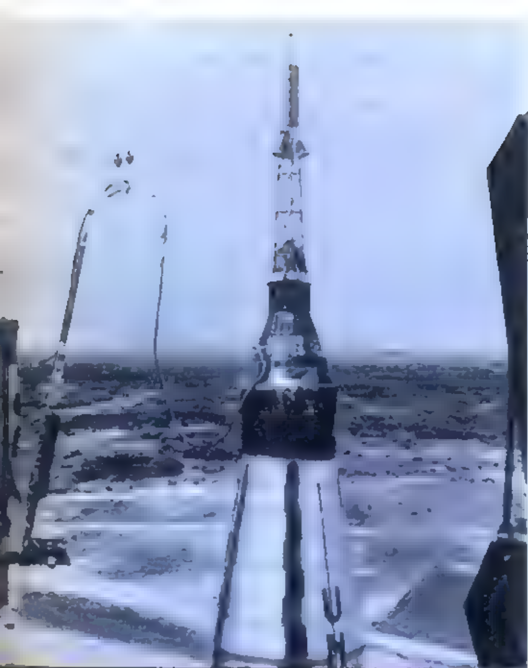
De eigenaar van het wrak is een zekere Ossobouco. De man verkeert op het ogenblik in een zodanige toestand dat men het beter heeft geacht hem voorlopig onder politietoezicht te houden. Hij bevindt zich in

Op dat ogenblik

GEEF MIJ EEN GEWEER EN IK SCHIET IEDEREEN NEER!!!

Als burgemeester van Groen op zeep, stel ik u aansprakelijk voor de fontein en eis ik van u vergoeding van de te maken onkosten.

WORDT VERVOLGD



# ATLAS, tòch

Boven: De kleine capsule, boven op de grote raket. Rechts: Een altijd weer indrukwekkende lancering van een Atlas.



Rechts: De dertig meter hoge Atlas, die Mars, Venus en misschien ook andere planeten binnen ons bereik moet brengen.

TOEN Amerika op 15 mei 1963 zijn Mercury-programma afsloot met de befaamde ruimtevlucht van luchtmachtmajoor Leroy Gordon Cooper, is er op Cape Kennedy — toen nog Cape Canaveral — een zucht van verlichting geslaakt. Het project Mercury had weliswaar tegenslagen van allerlei aard ondervonden („kinderziekten", zeiden de mensen die het weten kunnen), maar alle zeven astronauten die een actieve rol in dit eerste Amerikaanse programma voor de bemande ruimtevaart hadden gespeeld, waren er heelhuids door gekomen. Waarom die zucht van verlichting? Waren er misschien niet voldoende voorzorgsmaatregelen genoemen? Hadden de Amerikaanse ruimtevaartdeskundigen wellicht (te) grote risico's aanvaard om voor het oog van de wereld toch maar een niet àl te grote achterstand te krijgen op de Russen?

Er was inderdaad een probleem en dat probleem werd gevormd door de raket waarmee de Amerikanen hun kleine 1-persoons Mercurycapsules in een satelietbaan om de aarde zouden brengen. De Redstone, die voor de „ruimtesprongen" (onderbaanse vluchten) van Alan Shepard en Virgil Grissom de stuwkracht leverde, was op geen stukken na krachtig genoeg om de — bij de lancering circa 2000 kg wegende — Mercury-ruimtescheepjes de snelheid te geven die vereist is om in een baan rond de aarde te komen; dat wil zeggen, een snelheid van omstreeks 28.000 kilometer per uur. De grootste snelheid die Shepard en Grissom haalden, was slechts ongeveer 8500 km per uur. De Redstone, een schepping van Wernher von Braun, was overigens wel een raket waarin de Amerikanen het volste vertrouwen hadden. Maar goed, hij kwam dus niet in aanmerking; wèl de veel krachtiger Atlas-raket, Amerika's eerste grote intercontinentale wapen (ICBM), dat destijds wel eens „de vuist van het vrije westen" werd genoemd. De narigheid was dat, terwijl de Redstone uitermate betrouwbaar, maar te zwak was, de Atlas sterk genoeg, maar vrij onbetrouwbaar bleek te zijn. 't Was niet het soort raket dat men — als er meer en andere mogelijkheden waren geweest — zou hebben uitgekozen om de stuwkracht te leveren voor bemande ruimtevaartuigen. Maar er wàs geen ander keus. Verscheidene geleerden adviseerden weliswaar de uitvoering van programma's voor de bemande ruimtevaart maar te laten wachten op hetgereedkomen van Saturnussuperraketten, maar de NASA (het Amerikaanse bureau voor lucht- en ruimtevaart) achtte een dergelijk uitstel niet verantwoord, omdat de Russen dan een wel hééI erg grote voorsprong op het gebied van de bemande ruimtevaart zouden kunnen nemen. Dan zou de eerste Amerikaanse astronaut niet in februari 1962 een ruimtevlucht hebben kunnen maken (John Glenn), maar pas eind 1964/begin 1965. Het werd dus de Atlas-raket.

Al in 1957 bezorgde de Amerikaanse luchtmacht de Convair-fabrieken een studie-opdracht voor de ontwikkeling van een intercontinentale raket die elk gewenst doel op de aarde zou kunnen bereiken. Op de tekentafels van de ingenieurs verscheen een fantastisch plan voor een raket, die „Atlas" werd genoemd: een projectiel met een enorm gewicht, zeven motoren en een totale lengte van maar liefst tachtig meter. Indrukwekkend was het plan zeker, maar moeilijk te verwezenlijken ook! Het werd niet uitgevoerd. Er kwam weer hoop voor de toekomst toen de Verenigde Staten erin slaagden de omvang en het gewicht van hun kernwapens zo drastisch te verminderen (zonder dat de uitwerking van die atoom- en waterstofbommen minder verschrikkelijk werd), dat men kon volstaan met raketten van een lichtere constructie en minder stuwvermogen. Zó ontstond tenslotte de Atlas zoals wij die ook nu nog kennen; een ongeveer dertig meter lange raket met drie grote en twee kleine Verniermotoren (deze laatste voor de uitvoering van geringe koerscorrecties gedurende de lanceringsfase). De totale stuwkracht was omstreeks 165.000 kg.

De lancering van een prototype werd ronduit een mislukking. Kort na de lancering sloeg het vuurspuwende gevaarte min of meer op hol, waardoor de veiligheidsofficier op de basis zich genoodzaakt zag het projectiel langs radiografische weg tot ontploffing te brengen om een mogelijke ramp te voorkomen.
Soortgelijke koersafwijkingen hebben zich daarna nog verscheidene malen voorgedaan bij Atlas-lanceringen. Herinneren jullie je nog dat op 22 juli 1962 een Atlas Agena B-raketcombinatie, waarmee het kostbare automatische ruimtevaartuig Mariner I naar de planeet Venus zou worden gezonden, direct na de lancering zó ver van de juiste koers afweek dat de veiligheidsofficier de beruchte „rode knop" moest indrukken waardoor raket en lading vernietigd werden! Ook de honderste Atlasraket die werd gelanceerd deelde dit lot, samen met het aapje dat zich voor wetenschappelijke experimenten in de neuskegel bevond. Dat was op 11 november 1961. Als jubileumattractie was die honderdste lancering dus bepaald geen succes. Zeker niet voor het aapje. . . .

Natuurlijk werden de ergste kinder-

ziekten in de Atlas-raket overwonnen. Op het gebied van de raket-techniek heeft Amerika in slechts enkele jaren tijds een geweldige ontwikkeling doorgemaakt met als hoogtepunten de geslaagde lancering van een (tweede) Atlas/Centaur-raket op 27 november 1963 (waarbij voor het eerst succes werd geboekt bij het gebruiken van vloeibare waterstof als raketbrandstof) en de lancering van de eerste complete Saturnus I-raket (SA-5) op 29 januari 1964. Maar ondanks die vorderingen in

# het beste paard van stal!

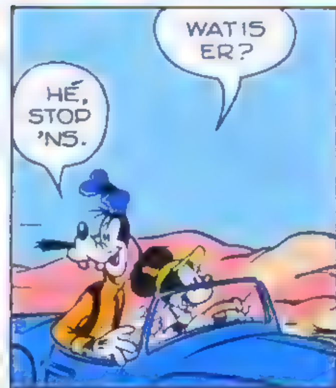
raket- en lanceertechniek, was men op 15 mei 1963 blij dat de Atlas — toen Gordon Cooper eenmaal in een baan om de aarde suisde — zijn werk op het terrein van de bemande ruimtevaart had beëindigd. Er bleef daarna nog veel werk over voor deze raket, zij het veelal in combinatie met andere raketten, zoals de Agena en de Centaur. Raketcombinaties, waarin Atlas als eerste trap wordt gebruikt en Agena en Centauer als bovenste trap, zullen nog verscheidene jaren een heel belangrijke rol spelen in Amerikaanse ruimteprogramma's, die een nauwkeurige bestudering van de maan en de planeten Mars en Venus ten doel hebben. Daarover zullen we het in een volgend artikel hebben!

**SJOERD VAN DER WERF**

# Mickey en Goofy

NA EEN KORT OPONTHOUD VANWEGE DE GOOCHELTRUUKJES VAN GOOFY, ZIJN MICKEY EN GOOFY OP WEG GEGAAN OM HUN VAKANTIE DOOR TE BRENGEN IN EEN, ZO WAARSCHUWT MICKEY, WOESTE EN ONHERBERGZAME STREEK..



























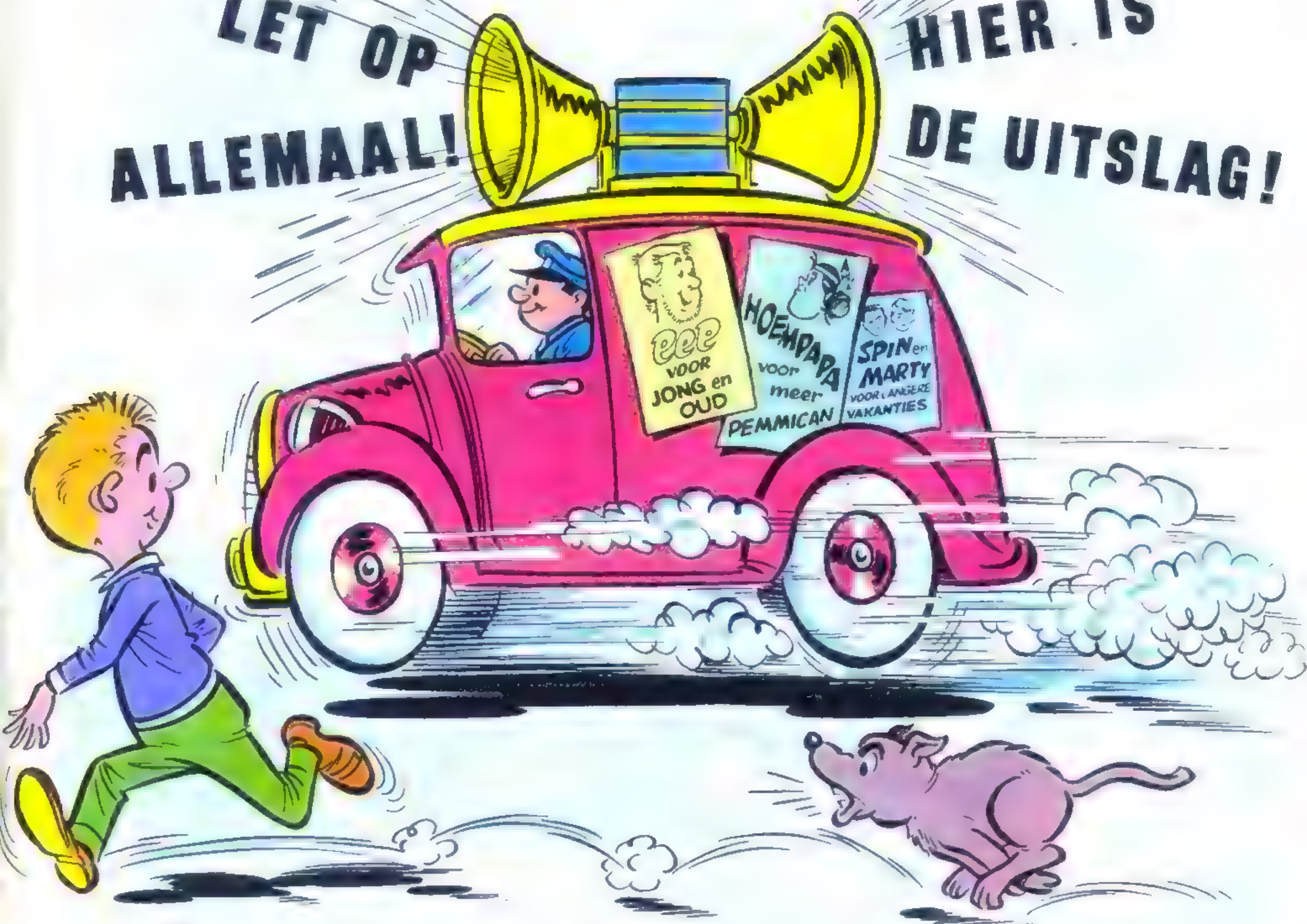










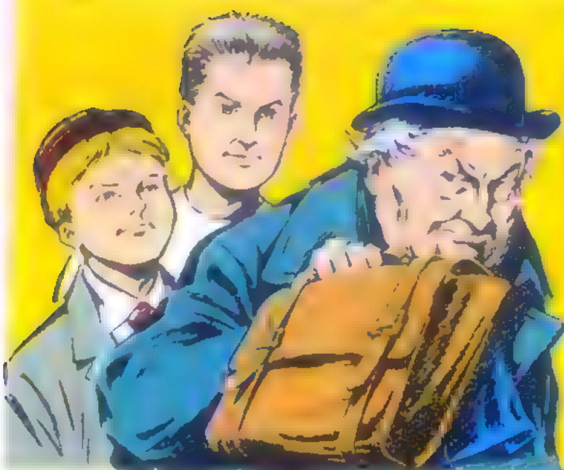

# UITSLAG VAN ONZE PEP VERKIEZINGEN!

## *MICHEL VAILLANT DE GROTE OVERWINNAAR!*

Vele duizenden lezers zijn naar de brievenbus gegaan en hebben er hun ingevulde stemformulier ingestopt. Gespannen werd op het stembureau geteld. Wie zou de verkiezingen winnen? Het werd de grote Formule 1 kampioen, Michel Vaillant, die met een ruime voorsprong over de einstreep ging. Een goede tweede werd de held uit het luchtruim, Dan Cooper, op de hielen gevolgd door de schrik van alle boeven: Zorro. Ongeveer tweeduizend Pep - lezers stemden dit drietal precies in deze volgorde. Zoveel namen kunnen we echt niet vermelden. Wel liggen ze ter inzage op 't hoofdkantoor en de bijkantoren van De Geïllustreerde Pers. Als jouw inzending precies zo was als de uitslag van de verkiezingen, krijg je een fijne prijs thuisgestuurd. Maar je krijgt óók een fijne verrassing (wellicht hèb je die al) als je andere stripfiguren gekozen hebt of een andere volgorde van de winnaars. Hartelijk dank allemaal voor jullie uitbundige medewerking. Wij zijn heel veel te weten gekomen over jullie wensen en zullen van Pep een nog fijner blad maken.

### *DIT IS DE UITSLAG*

***1 MICHEL VAILLANT 2 DAN COOPER 3 ZORRO***



# CLINT en MAC

*Clint en Mac nemen een baantje aan als loopjongens voor een boekhandelaar: De Boekenwurm. Zij moeten een pakket afgeven bij Mr. Smith. Ze weten niet dat het een kostbaar manuscript bevat. Een zekere Mr Toby Jug neemt het pakket aan. Dan horen zij van Smith dat Toby een schurk is en de jongens gaan Toby Jug achterna*













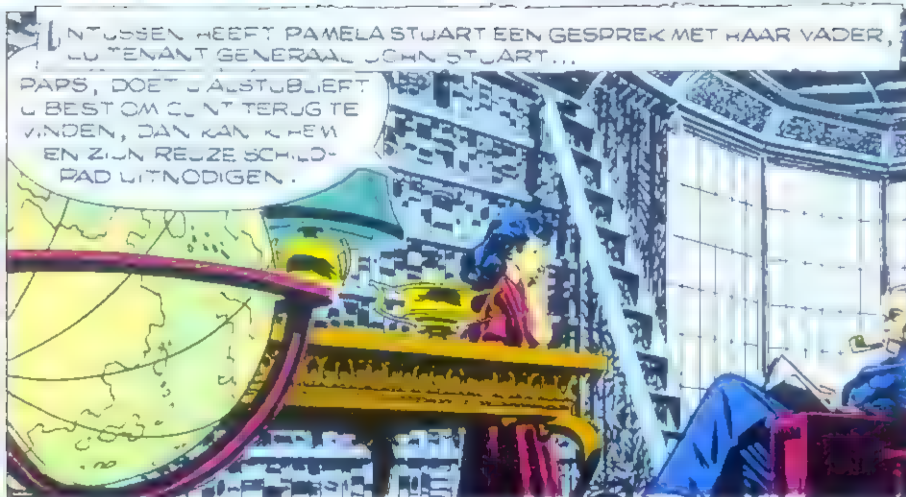






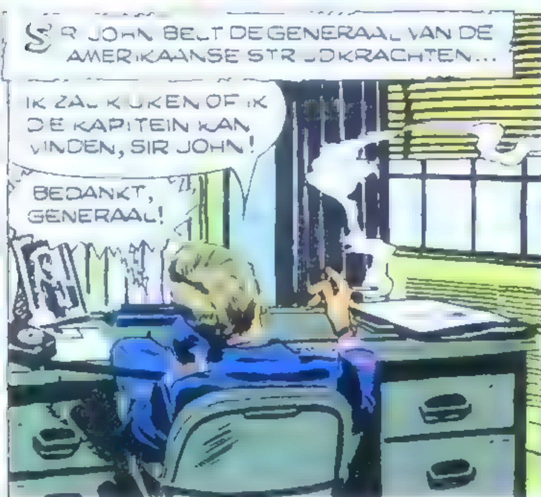


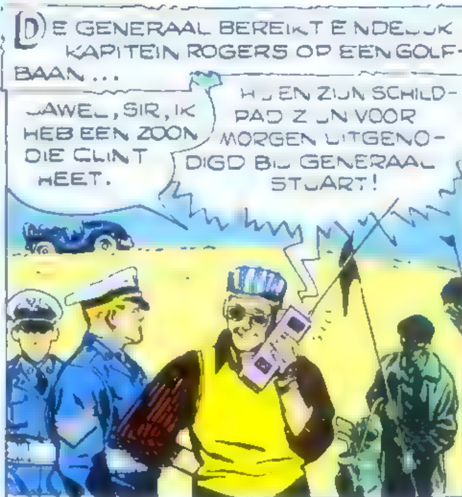




INTUSSEN HEEFT PAMELA STUART EEN GESPREK MET HAAR VADER, LUITENANT GENERAAL JOHN STUART...
PAPS, DOET U ALSTUBLIEFT U BEST OM CLINT TERUG TE VINDEN, DAN KAN IK HEM EN ZIJN REUZE SCHILDPAD UITNODIGEN.


IK BEN ZIJN ACHTERNAAM VERGETEN, MAAR ZIJN VADER IS KAPITEIN BIJ DE AMERIKAANSE LUCHTMACHT!
ER ZIJN HONDERDEN KAPITEINS IN ENGELAND, PAMELA!


BELT U DE GENERAAL DAN OP DIE KENT VAST WEL EEN KAPITEIN MET EEN ZOON DIE CLINT HEET!


SIR JOHN BELT DE GENERAAL VAN DE AMERIKAANSE STRIJDKRACHTEN...
IK ZAL KIJKEN OF IK DE KAPITEIN KAN VINDEN, SIR JOHN!
BEDANKT, GENERAAL!


DE GENERAAL BEREIKT EINDELIJK KAPITEIN ROGERS OP EEN GOLFBAAN...
JAWEL, SIR, IK HEB EEN ZOON DIE CLINT HEET.
HIJ EN ZIJN SCHILDPAD ZIJN VOOR MORGEN UITGENODIGD BIJ GENERAAL STUART!


MAAR HIJ HEEFT GEEN SCHILDPAD!
ZORG DAN DAT HIJ ER EEN KRIJGT!


WAAR KAN IK EEN SCHILDPAD KOPEN, KORPORAAL?
PROBEERT U HET EENS OP DE CALEDONIA MARKT. DAAR HEBBEN ZE VAN ALLES!


KAPITEIN ROGERS HAAST ZICH NAAR DE MARKT...
DIE GROTE SCHILDPAD KOST VIJFTIEN GULDEN, MENEER!
IK KOOP 'M.
SCHILDPADDEN


OP DIT MOMENT VERLAAT DE BOEKENWURM DE MARKT, EN GAAT NAAR SCOTLAND YARD...
INSPECTEUR ATKINS WIL U ENKELE VRAGEN STELLEN. KOMT U MEE!


EVEN LATER ZIT DE BOEKENWURM TEGENOVER INSPECTEUR ATKINS...
IK EIS DAT U ME ARRESTEERT EN OPSLUIT... OF MIJ ONMIDDELLIJK VAN ELKE VERDENKING ZUIVERT, INSPECTEUR!
BEST! SLUIT 'M OP, DETECTIVE THOMAS!


HALLO, THOMAS! BEN JIJ NOG STEEDS BEZIG OP DE MARKT?
JA, INDERDAAD IK ZAG UW ZOON DAAR VANDAAG MET EEN AMERIKAANSE JONGEN. ZE STONDEN BIJ DE BOEKENSTAL!





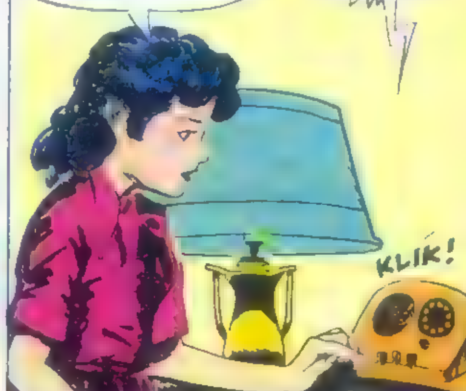


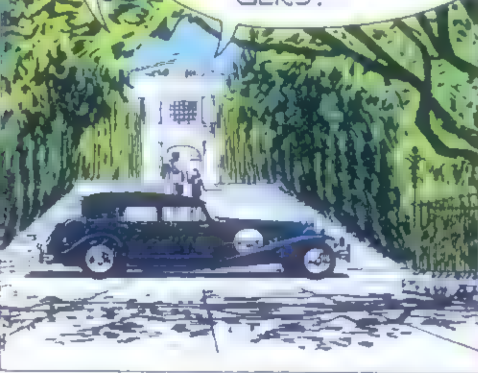


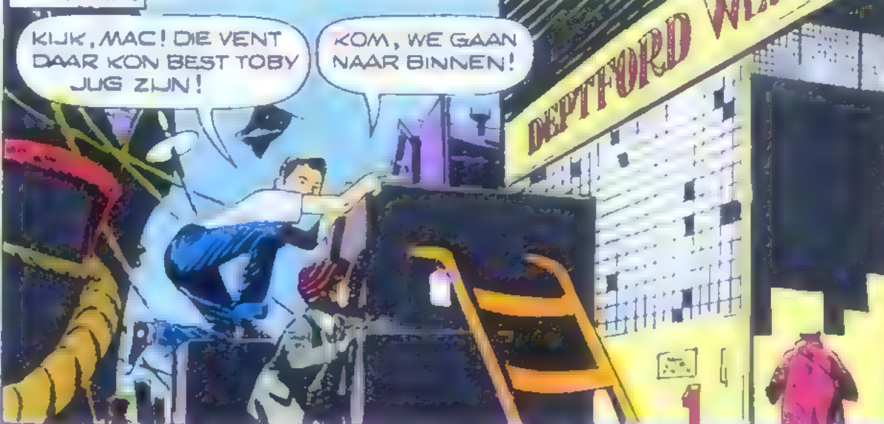















**Ja, wat nou? Niemand weet waar ze zitten, dus hulp van buiten hoeven ze niet te verwachten. Of zullen ze erin slagen zelf een uitweg te vinden. Ach, Clint en Mac zijn niet voor één gat te vangen.**

WORDT VERVOLGD

# DE ROVER!



*Het uiterlijk van de Rover 2000 wijkt sterk af van 't type met de ons vertrouwd geworden hoge motorkap.*

**DE Engelse Rover-fabriek, bekend om zijn degelijke automobielen, die niet zonder eerbied weleens de „Rolls-Royces voor de armelui" worden genoemd, heeft na de oorlog diverse nieuwe typen geïntroduceerd, die allemaal kenbaar waren aan het typische Rover-front.**
**Met de Rover 2000 heeft de fabriek deze traditie doorbroken en een geheel nieuwe wagen gebouwd, die door autovakjournalisten over de gehele wereld tot „de auto van het jaar" werd uitgeroepen.**
**Evenals vele andere autofabrieken is ook de Rover Company voortgekomen uit een fietsenfabriek; de eerste Rover-auto verscheen in 1904, dus nu zestig jaar geleden. Omdat de oude fabrieksgebouwen te Coventry gedurende de laatste wereldoorlog ernstig door bommen werden verwoest, verhuisde Rover in 1945 naar Solihull bij Birmingham, waar de maatschappij gedurende de oorlog vliegtuigen had gemaakt in opdracht van de regering.**
**Vlak naast de fabriek heeft men een zeer originele proefbaan aangelegd, met steile hellingen en een gedeelte dat er compleet als een oerwoud uitziet: grote boomwortels over ongebaande paden en skeletten van dieren langs de kant om het nog echter te doen lijken.**

## TECHNISCHE GEGEVENS ROVER 2000:

MOTOR: watergekoelde viercilinder motor met bovenliggende nokkenas; cilinderinhoud 1980 cc; netto vermogen 91 pk; geheel gesynchroniseerde vierversnellingsbak met pook.

ONDERSTEL: zelfdragende carrosserie; onafhankelijke voorwielophanging; achter De Dion-as met schroefveren; schijfremmen op alle vier wielen.

MATEN EN GEWICHT: lengte 4,35 m; breedte 1,69; hoogte 1,39 m; wielbasis 2,63 m; rijklaar gewicht 1255 kg; draaicirkel 9,60 m; inhoud benzinetank 57 l.
PRESTATIES: topsnelheid 167 km/u; benzineverbruik 1 op 9.

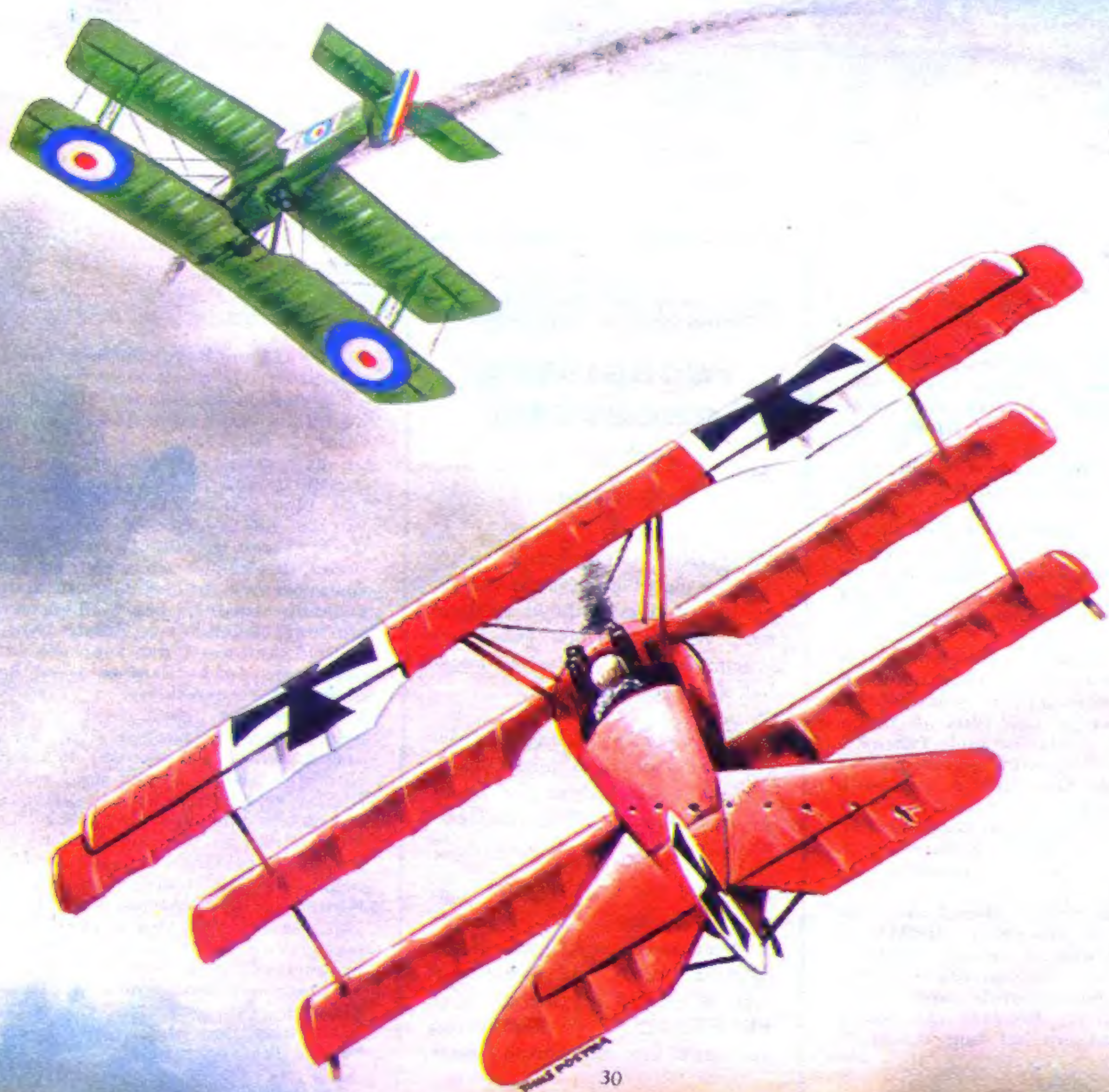
**Met een Land-Rover hebben we eens zo'n proefritje meegemaakt en dat we er heelhuids afgekomen zijn, danken we uitsluitend aan de lussen die in de auto zaten om je vast te houden.**
**Op dit traject heeft ook de Rover 2000 langdurig aan de zwaarste beproevingen blootgestaan. Ook de bouwwijze van de nieuwe Rover is anders. Hij wordt eerst in elkaar gezet tot een skelet, dus zonder zijpanelen en zonder spatschermen. In deze nog ontluisterde gedaante wordt hij beproefd en worden alle onderdelen op de juiste wijze afgesteld. Dit heeft het voordeel dat de machinerie tot het laatste ogenblik toe makkelijk te bereiken is.**
**Wanneer alles prima loopt, wordt pas het plaatwerk aangebracht, waarbij verschillende delen van lichtmetaal zijn. Ook als de wagen door een aanrijding beschadigd wordt, springen de voordelen van een dergelijke bouwwijze direct in het oog. Het zeer verzorgde interieur is typisch Brits, een echt leren bekleding en een fraai houten instrumentenpaneel. Het on-Roverse uiterlijk van de 2000, hoewel sterk afwijkend van de totdusver geproduceerde typen met hoge motorkap, vertoont wel een opmerkelijke gelijkenis met de Rover-turbinewagen T4, die het echter nog niet verder heeft gebracht dan vóórmodel.**

# DE FOKKER DRIEDEKKER

DOOR
HUGO
HOOFTMAN

DRIEDEKKERS bestaan niet meer in de moderne luchtvaart, maar tijdens de eerste wereldoorlog werd er een uitbundig gebruik van gemaakt. Het voordeel van zo'n driedekker was, dat men een enorm vleugeloppervlak kreeg, zonder dat de spanwijdte te groot werd. De drie kleine vleugels boven elkaar verhoogden de wendbaarheid van het toestel, wat vooral voor een jachtvliegtuig van belang was. Onze landgenoot Anthony Fokker heeft tijdens de eerste wereldoorlog veel vliegtuigen gebouwd in Duitsland en een van zijn bekendste toestellen was de Dr.I driedekker. Tal van bekende Duitse jachtvliegers hebben met deze Fokker-driedekker gevlogen, zoals bijvoorbeeld Von Richthofen, die zijn driedekker knalrood geverfd had, en Voss, die zijn toestel spierwit had laten uitvoeren. De eerste driedekker van Fokker verscheen in augustus 1917 aan het front. Het toestel had een rotatiemotor — de krukas stond stil en de cilinders draaiden in het rond — die 110 pk leverde. Het prototype bezat nog geheel vrijdragende vleugels en werd door Reinhold Platz ontworpen en aangeduid als de V-3. Van de Duitse autoriteiten kreeg Fokker de opdracht de vleugels alsnog te verspannen en te voorzien van een stevige stijl aan beide vleugelhelften. Deze zogenaamde torsie-stijlen maakten de constructie aanmerkelijk steviger. Manfred von Richthofen boekte niet minder dan 80 overwinningen in het luchtruim, waarvan vele met zijn scharlaken-rode Fokker-driedekker. Ook Oswald Boelcke had een roodgeverfde Fokker-driedekker, evenals de later zo bekend geworden Ernst Udet. De Fokkers haalden een snelheid van 200 km per uur en waren bewapend met twee mitrailleurs, die boven op de motorkap waren aangebracht. De bekende jachtvlieger Voss heeft in drie weken tijds 22 overwinningen met zijn witte driedekker behaald. In ons land demonstreerde een Fokker-driedekker op het Malieveld in Den Haag, maar onze luchtmacht kocht deze toestellen niet. Merkwaardig genoeg vliegen er nog altijd enkele Fokker-driedekkers in Amerika. Dat zijn de zogenaamde „replica's", vliegende schaalmodellen, die òf op ware grootte òf op wat verkleinde schaal zijn vervaardigd.

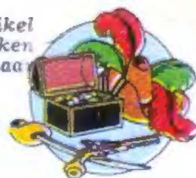
Fokker heeft ook nog een vijfdekker gebouwd, de V-8, maar die is geen succes geworden en heeft alleen maar een paar luchtsprongetjes gemaakt... Onze landgenoot Frits Koolhoven ging nòg verder en bouwde een 14-dekker. Dat was de FK.11 „Quintoplane" uit 1916 en dat apparaat heeft nog gevlogen óók...





# DE SCHAT *van* SCHARLAKEN RACKHAM

*Het grote nieuws is uitgelekt. In elke krant heeft een artikel gestaan over de speurtocht naar de Schat van Scharlaken Rackham. Daarna krijgt Kuifje bezoek van een man, die naar hem vraagt....*





































# DE SCHAT van SCHARLAKEN RACKHAM















